அரசு கலைக் கல்லூரி

சேலம் - 7.

சேலம் நகரில் போக்குவரத்து ஒரு மதிப்பீடு.

★

திட்ட அரங்கம்.

1969 – 70

அரசு கலைக் கல்லூரி,

சேலம்-7

திட்ட அரங்கம்

1969 – 70

சேலம் நகரில் போக்குவரத்து - ஒரு மதிப்பீடு.

★

டாக்டர் K. மீனாட்சிசுந்தரம்,
M. A., M. Litt, Ph. D.,
திட்ட அரங்கத் தலைவர்;
கல்லூரி முதல்வர்.

திரு. S. நீலகண்டன்,
M. A., (Econ) M. A. (Hist.)
M. A. (Pol), B. L.,
திட்ட அரங்கத் துணைத்தலைவர்,
பொருளாதாரப் பேராசிரியர்.

திரு. சண்முகம், III B. A.,
திட்ட அரங்கச் செயலர்

திரு. V. அரங்கநாதன், II B. Sc.,
திட்ட அரங்க இணைச் செயலர்.

திட்ட அரங்கம் - 1969-70

சேலம் நகரில் போக்குவரத்து—ஒரு மதிப்பீடு

"சேலம் நகரின் போக்குவரத்தின் இன்றைய நிலை என்ன?" — என்கிற கேள்விக்கு, "சேலம் நகரில் இன்னும் போக்குவரத்து எவ்வாறு தொடர்ந்து நடைபெறுகிறது?" என்கிற வியப்பான கேள்விதான் விடையாக அமைகிறது. தமிழ் நாட்டின் பெருநகர்களிலேயே சேலம் நகரின் போக்குவரத்துத் தான் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிறது என்று எவ்வித ஐயத்துக்கும் இடமின்றி தாராளமாகத் தெரிவிக்கலாம்.

ஊர்திகளின் வளர்ச்சி

சேலத்தில் ஓடிய இயந்திர ஊர்தி புகைவண்டிதான். முதல் புகைவண்டி 1-2-1861 ல் திருப்பத்தூரிலிருந்து சேலம் வந்தது. 1-12-1861 ல் சேலம்-சங்கரி இருப்புப்பாதை திறக்கப் பட்டது. 12-5-1862 ல் சங்கரி-கோவை இருப்புப்பாதை திறக் கப்பட்டது.

சேலத்தில் டவுன் ஸ்டேசனையும் ஜங்சனையும் இணைக் கும் இருப்புப்பாதை 1-1-1917 ல் திறக்கப்பட்டது.

சேலத்துக்கும் நாமக்கல்லுக்கும் இடையில்தான் 1914-ம் ஆண்டில் முதல் பஸ் சர்வீஸ் ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

Chairman's Address,
Diamond Jublee of Salem Municipality.

சேலம் நகரில் முதன் முதலாகக் கார் வைத்திருந்தவர் கள் ஜமீன்தாரர்கள்தான் என்று தெரிகிறது. ஆனால் முதல் காரின் சொந்தக்காரர் Folkes (போக்ஸ்) என்கிற ஆங்கில ஜமீந் தாரா? அல்லது Dr. சுப்பராயன் (முன்னால் மகாராஷ்டிரா கவர்னர்) என்னும் தமிழ் நாடு ஜமீந்தாரா? என்பது குறித்து மாறுபட்ட கருத்துக்கள் தெரிவிக்கப்பட்டன.

எனினும் MDS என்கிற வரிசையில் MDS 1 என்று பதிவு செய்திருக்கிற கார் திரு. சத்தியநாதன் என்கிறவர் பெயரால் [N. S. பஸ் அதிபர் (?)] பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறதாகத் தெரிகிறது.

ஊர்திகளின் வளர்ச்சி குறித்து அறிந்துகொள்ளவும். போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகள்பற்றி விளக்கம் கூறவும், முதலில் சேலம் நகரில் ஜனத்தொகை வளர்ச்சியைத் தெரிந்துகொள்வது அவசியம்.

அதன் வளர்ச்சி பின்வருமாறு :—

	ஆண்டு	ஜனத்தொகை	
	1801	10,000	
	1835	19,000	
	1871	50,000	
	1881	50,655	
	1891	67,698	
ஜனத்தொகை	1901	70,621	
	1911	59,153	(Plague)
	1921	52,244	(Influenza)
	1931	1,02,179	
	1941	1,29,652	
	1951	2,02,312	
	1961	2,49,084	
	1970	3,00,000	(Estimate)

[Revenue Officer, Municipality & Municipal Commissioner]

சென்ற பத்து ஆண்டுகளில்

R. T. O. [மண்டல போக்குவரத்து அலுவலர்]

அலுவலகத்தில் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கும் ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை நகரில் எவ்வளவு வேகமாக ஊர்திகள் அதிகரிக்கின்றன என்பதைத் திட்டவட்டமாக அறிவிக்கிறது. ஏனெனில் சேலம் R. T. O. அலுவலகத்தில் பதிவு செய்யப்படும் ஊர்திகளில் பெரும்பாலானவை சேலம் நகரிலேயே பயன்படுத்தப்படுகின்றன. மற்றவையும் சேலம் நகருக்கு வெளியூரிலிருந்து அடிக்கடி வருகை தருகின்றன.

	ஆண்டு	பதிவு செய்யப்பட்ட ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை	
	1960	1969	
Registered	1961	2018	
Vehicles at	1962	2092	
Salem R. T. O's	1963	2118	
Office	1964	2192	
	1965	2221	
	1966	2325	
	1967	2463	[P. A. to the
	1968	2372	R. T. O.]
	1969	2690	

1960-ம் ஆண்டு பதிவு செய்யப்பட்ட ஊர்திகள் அநேகமாக இன்றுவரை ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நாம் நினைவில் கொள்ளவேண்டும். எனவே ஒவ்வொரு ஆண்டும் சுமார் 2000 புதிய ஊர்திகள் கூடிக்கொண்டே இருக்கின்றன என்பதை நினைவில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

இவைகளோடு நகரில் வளர்ந்துவரும் (அல்லது குறைந்துவரும்) குதிரை வண்டிகள், மாட்டுவண்டிகளின் எண்ணிக்கையையும், சைக்கிள்களின் எண்ணிக்கையையும் சேர்த்துக்கொள்ளவேண்டும்.

சேலம் நகரசபையில் லைசென்ஸ் பெற்றிருக்கும் வண்டிகள், சைக்கிள்களின் எண்ணிக்கை வருமாறு :—

ஆண்டு	வண்டிகள்	சைக்கில்கள்
1949	994	6832
1950	742	6815
1951	586	6507
1952	(Not available)	—
1953	446	5731
1954	402	5994
1955	330	6196

	ஆண்டு	வண்டிகள்	சைக்கில்கள்
	1956	243	5980
	1957	250	6229
	1958	190	6934
	1959	—	—
Carts	1960	209	6900
&	1961	153	6866
Cycles	1962	172	7740
	1963	190	7904
	1964	160	7040
	1965	115	10916
	1966	163	9757
	1967	66	15091
	1968	69	14831
	* 1969	43	11834

* இறுதியான புள்ளி விவரங்கள் கிடைக்கவில்லை.

Revenue Officer.
Municipality.

குறிப்பு ;—நகரில் பல லைசென்ஸ் இல்லாத வண்டிகளும், சைகிள்களும் இருக்கலாம். மற்றும் பல சைக்கிள்களும், வண்டிகளும், புறநகர்ப் பகுதிகளில் உள்ள பஞ்சாயத்துகளில் அங்கு கட்டணம் குறைவாக இருப்பதால், லைசென்ஸ் பெற்றுள்ளன.

சேலம் நகர மையம்-போக்குவரத்தின் மையம்

வெளியூரிலிருந்து வரும் ஊர்திகளும், சேலத்திலேயே இருக்கும் ஊர்திகளும் அனேகமாக சேலம் டவுனை நோக்கியோ, அல்லது சேலம் டவுனிலிருந்து வெளி நோக்கியோ பெரும்பாலான நேரங்களில் சென்றுகொண்டிருக்கின்றன. சேலம் விக்டோரியா பஸ் நிலையம், அருணாசல ஆசாரித் தெரு, முதல், இரண்டாவது அக்ரகாரங்கள், சின்னகடைத் தெரு ஆகியவை

நகரின் வியாபார, தொழில் மையமாக அமைந்துள்ளமைதான் இதன் காரணம். எனவே, மேலே குறிப்பிட்ட தெருக்களில் தான் சேலம் நகரிலேயே மிக அதிகமான போக்குவரத்து நிகழ்கிறது என்று திட்டவட்டமாகக் கூறமுடியும்.

போக்குவரத்தின் மைய கேந்திரமான இவ்விடத்தில் போக்குவரத்தின் அளவு என்ன? எல்லாவிதமான போக்குவரத்து ஊர்திகளும் இங்கிருந்தாலும், பஸ்களின் ஓட்டம்தான் இங்கு அதிகம். எவ்வளவு பஸ்கள் நகர மையத்தில் ஓடுகின்றன என்பதைப் புரிந்துகொண்டால், இங்குள்ள போக்குவரத்து நிலையை ஓரளவு ஊகிக்க முடியும்.

முதலில் விக்டோரியா பஸ்நிலையத்தின் நிலையை அறிந்து கொள்வோம். கீழே கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் பட்டியல், பஸ் நிலையத்திலிருந்து வெளியூர் கிளம்பும் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அறிவிக்கிறது.

	(Time) நேரம்	கிளம்பும் பஸ்களின் எண்ணிக்கை
காலை	4 A. M. to 6 A. M.	58
	6 A. M to 8 A. M	72
	8 A. M. to 10 A. M	82
	10 A. M to 12 Noon	86
	12 Noon to 2 P. M.	83
	2 P. M. to 4 P. M.	81
	4 P. M. to 6 P. M.	80
	6 P M. to 8 P. M.	73
	8 P. M to 10-15 P. M.	35
	மொத்தம்	650

P. K. Palaniappan, Municipal Clerk, &
Time-keeper, Victoria Bus Stand.

அதாவது தினசரி காலை 4 மணியிலிருந்து இரவு 10-15 மணிக்குள் சேலம் விக்டோரியா பஸ் நிலையத்திலிருந்து வெளி

யூர்கள் நோக்கி 650 பஸ்கள் கிளம்புகின்றன. இதன்றி, அரசு போக்குவரத்து பஸ் நிலையத்திலிருந்து சுமார் 25 பஸ்கள் கிளம்புகின்றன. ஏறக்குறைய இதே அளவு பஸ்கள் மேற்குறிப்பிட்ட இரண்டு பஸ் நிலையங்களையும் வந்து அடைகின்றன. எனவே ஒரு நாளில், நகர மையத்திற்கு 1350 பஸ்கள் வந்து போகின்றன !

இந்த எண்ணிக்கையோடு டவுன் பஸ்களின் எண்ணிக்கையைக் கூட்டினால்தான் உண்மை நிலை தெள்ளென விளங்கும். நகரில் 24 ரூட்களில் 43 டவுன் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. இவைகளில் ஒன்றிரண்டு தவிர, ஏனைய யாவையும் விக்டோரியா பஸ் நிலையத்திலிருந்து புறப்படுகின்றன; அல்லது தொட்டுக்கொண்டு ஓடுகின்றன. ஒவ்வொரு டவுன் பஸ்ஸுக்கும் 10 லிருந்து 20 வரை "டிரிப்" அனுமதி உண்டு. எனவே, 40 டவுன் பஸ்கள் ஒவ்வொன்றும் சராசரியாக 15 டிரிப் செய்வதாக (குறைவாக) அனுமானித்தால், டவுன் பஸ்கள் 600 முறை பஸ் நிலையத்தில் நுழைகின்றன; 600 முறை பஸ் நிலையத்திலிருந்து வெளியேறுகின்றன.

இதோடு தனியார் பஸ்கள், (கல்லூரி, பள்ளிகளைச் சேர்ந்த பஸ்கள், தனியார் நிறுவனங்களின் பஸ்கள்) சுற்றுலா பஸ்கள் (Tourist Bus, Omni Bus) ஆகியவை 25 தடவை வந்து 25 தடவை செல்வதாகக் கூறினால், நகர மையத்திற்குத் தினசரி 2600 பஸ்கள் வந்து போகின்றன என்பது நன்கு விளங்கும். இவை அனைத்தும் அநேகமாகக் காலை 4 மணியிலிருந்து இரவு 10 மணி வரைதான் இயங்குகின்றன. அதிகப்படியாகக் கணக்கிட்டு, சுமார் 200 முறை பஸ்கள் இரவு 10 மணிக்கும், காலை 4 மணிக்கும் இடையே இயங்குவதாகக்கொண்டு, அதைக் கழித்துவிட்டால் கூட,

18 மணி நேரத்தில் 2400 பஸ்கள் பஸ் நிலையத்தைச் சுற்றி ஓடுகின்றன என்கிற வியத்தகு செய்தி தெரிகிறது !

அதாவது ஒவ்வொரு மணிக்கும் சுமார் 133 பஸ்கள் நகர் பஸ் ஸ்டாண்டு அருகில் ஓடுகின்றன. ஒவ்வொரு நிமிடத்துக்கும் இரண்டுக்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் பஸ் நிலையத்தை நெருங்குகின்றன, அல்லது வெளிப்படுகின்றன.

இதில்லாமல் ஒவ்வொரு மணிக்கும் சுமார் 60 லாரிகள், 120 கார், வாடகைக் கார்கள், 80 ஸ்கூட்டர், மோட்டார் சைக்கிள், ஆட்டோ ரிக்ஸாக்கள், 100 வண்டிகள், 1200 சைக்கிள்கள் ஆகியவை பஸ் ஸ்டாண்டு அருகில் இயங்குகின்றன என்பதும் சேகரிக்கப்பட்ட புள்ளிவிவரங்களால் அனுமானிக்கப்படுகிறது. அதாவது ஒவ்வொரு நிமிடமும் ஒரு லாரி, இரண்டு வாடகை, அல்லது தனிப்பட்டோர் கார்கள், ஒன்றுக்கும் மேற்பட்ட ஆட்டோ, மோட்டார் சைக்கிள் அல்லது ஸ்கூட்டர், ஒன்றுக்கும் மேற்பட்ட வண்டிகள், இருபது சைக்கிள்கள் ஆகியவை நகர மையத்தில் இயங்குகின்றன !!

ஒரு பஸ்ஸில் சராசரி 50 பிரயாணிகள், ஒரு லாரியில் 2; ஒரு கார் அல்லது வாடகைக் காருக்கு 5; ஒரு ஸ்கூட்டர், ஆட்டோ, மோட்டார் சைக்கிளுக்கு 2; ஒரு சைக்கிளுக்கு ஒன்று, ஒரு வண்டிக்கு நான்கு என்று வைத்துக்கொண்டு, சேலம் நகர் மையத்தில் ஏதோ ஒரு காரணத்தால் ஒரு மணி நேரம் போக்குவரத்து ஸ்தம்பித்துவிடுவதாக ஒரு பகற்கனவு காண்போமானல் ஏற்படும் விளைவு சுமார் 9130 பிரயாணிகளின் போக்குவரத்துத் தடைப்படுவதுதான். ஏனென்றல், வெவ்வேறு வகையான ஊர்திகளில், ஒவ்வொரு மணிக்கும் சராசரி 9,130 பிரயாணிகள் நகர் மையத்திற்கு வந்து போய்க்கொண்டிருக்கிருர்கள். ஒவ்வொரு நாளிலும் (18 மணி நேரத்தில்) 82,170 பிரயாணிகள் நகர் மையத்துக்கு வருகின்றனர்; 82,170 பிரயாணிகள் நகர் மையத்திலிருந்து வெளியேறுகின்றனர்.

வேரெருரு விதமாகக் குறிப்பிட்டால், தினமும் நகர ஜனத்தொகையில் 4ல் ஒரு பகுதி நகர மையத்துக்கு ஊர்திகள் மூலம் வருகிறது; வெளியேறுகிறது. நடந்துவரும் மக்களின் எண்ணிக்கையையும் இதில் கூட்டினுல் நகரின் போக்குவரத்துப் பிரச்சினை என்ன என்பதை ஓரளவு கற்பனை செய்ய இயலும்! பொருட்காட்சி சமயத்தில் எவ்வளவு போக்குவரத்து இருக்கும் என்பது கற்பனைக்குள் எளிதில் அடங்காது!

நகரின் மற்ற பகுதிகளில் போக்குவரத்தின் அளவு

நகர மையத்துக்கு அடுத்தபடியாக அதிக அளவு போக்கு வரத்து உடைய பகுதி "செவ்வாய்ப்பேட்டை-லீ பஜார்" பகுதி யாகும் இப்பகுதியை நகர வர்த்தக ஏற்றுமதி, இறக்குமதியின் இருதயப்பகுதி என்று குறிப்பிடுவது சாலப் பொருந்தும். இந்த இடத்துக்குத் தினசரி சராசரி 1070 லாரிகளும், 1800 வண்டிக ளும் வருகின்றன ; அதே அளவு லாரிகளும் வண்டிகளும் வெளி யேறுகின்றன. நகர் மையப் பகுதியில் போக்குவரத்து, காலை 4 மணியிலிருந்து இரவு 10 மணிவரைதான் முக்கியமாக நடை பெறுகிறது. ஆனால் இப்பகுதியிலோ, இரவு பகல் இருபத்து நான்கு மணியிலேயும் இடையறாது போக்குவரத்து நடைபெறு கிறது. இங்கு வரும் ஊர்திகள் கனமானவையாயும் அதிக எடை ஏற்றி வருவனவாயுமுள்ளதால், சாலைகள் மிகவும் பழு தடைந்து, தமிழக நகர்களிலேயே மிக மோசமான சாலைகளை யுடையதாக உள்ளது.

செவ்வாய்ப்பேட்டை சந்தைநாள் (செவ்வாய்க்கிழமை) யன்று இந்தப் பகுதியின் லாரி, வண்டி இயக்கம் இருமடங்குக்கு மேல் அதிகரிக்கிறது.

சேலம் சந்திப்பு (ஜங்ஷன்) பகுதியில் நகர பஸ், வாடகை கார், ஆட்டோ ரிக்ஷா, வண்டிகள் போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ளது. நகர டவுன் பஸ்களில் பெரும்பான்மையானவை சேலம் சந்திப்பை அடைவதால் சூரமங்கலம் பகுதியில் போக்கு வரத்து அதிக அளவில் உள்ளது. சேலம் சந்திப்பிலிருந்து வெளி யேறும், அல்லது சேலம் சந்திப்பிற்குக் கொண்டு செல்லப்படும் சாமான் வண்டிகளும், லாரிகளும் இந்தப் பகுதியின் போக்கு வரத்துக்கு ஒரு முக்கிய காரணமாகும்.

சேலம் குகைப் பகுதி, செவ்வாய்ப்பேட்டை தெற்குப் பகுதி, நாராயண நகர், கிச்சிப்பாளையம் பகுதிகளில் போக்கு வரத்து கனிசமான அளவு இல்லையென்றாலும், சாலைகள் மிகக் குறுகியனவாக உள்ளதால், போக்குவரத்துக்கு இடைஞ்சல் மிகுதியாக ஏற்பட்டு, போக்குவரத்தின் வேகம் மட்டுப்படுத்தப் பட்டிருக்கிறது.

வேளியூர்களிலிருந்து சேலம் நகருக்கு வருவதற்கு முக்கியமாக ஐந்து சாலைகள் உபயோகமாகின்றன. அவை பின்வருமாறு ;—

1. பெங்களூர் சாலை
2. கோவைச் சாலை
3. திருச்சிச் சாலை
4. ஆத்தூர்ச் சாலை
5. ஏற்காட்டுச் சாலை

இவைகளில் ஏற்காட்டுச் சாலை (செரி ரோடு) பகுதியில் மிதமான அளவு போக்குவரத்தும், மற்ற சாலைகளனைத்திலும் மிக அதிகமான அளவு போக்குவரத்தும் காணப்படுகின்றது. இந்தச் சாலைகளனைத்திலும் 4-12-69 வியாழன் மாலை 6 மணியி லிருந்து 5-12-69 வெள்ளி மாலை 6 மணி வரை 24 மணி நேரத்தில் நிகழ்ந்த போக்குவரத்தைத் திட்ட அரங்க உறுப்பினர்கள் 50 பேர் புள்ளி விவரம் எடுத்துத் தந்திருக்கின்றனர். அதன் சுருக்கம் பின்பக்கம் தரப்பட்டிருக்கிறது:

(9-ம் பக்கம் தொடர்ச்சி)

வெளியேறும் ஊர்திகள்

சாலை	ஊர்திகள்	6—10 p.m	10 p m 2 a m	2—6 a m	6—10 a m	10 a m 2 p m			2—6 p m	Total
ஏற்காடுசாலை	பஸ், லாரி, டிராக்டர்	43	9	34	37	35			26	184
	கார், ஆட்டோ வாடகைக் கார்,	30	12	9	76	135			66	328
	ஸ்கூட்டர், மோட்டார் சைக்கிள்	19	6	2	37	61			25	170
	வண்டிகள்,	7	4	8	40	52			21	132
	சைக்கிள்கள்	420	93	112	831	723			565	2744
பெங்களூர்சாலை	Heavy Vehicles	111	120	65	111	139			129	675
	Light Vehicles	77	20	7	33	66			59	332
	Two Wheel Vehicles	33	12	5	22	33			44	149
	Slow Moving V	20	5	15	30	58			54	182
	Cycles	420	92	42	394	346			442	1736
கோவைச்சாலை	H V	103	45	59	103	100			7	527
	L V	64	51	15	52	47			151	280
	T W V	35	15	6	27	19			49	155
	S M V	85	5	18	168	216			357	849
	C	843	95	94	697	250			824	2803
திருச்சிசாலை	H V	80	29	75	78	145			73	480
	L V	48	24	7	29	85			68	261
	T W V	28	14	17	37	45			50	191
	S M V	33	20	18	75	188			74	410
	C	785	125	88	833	629			972	3432
ஆத்தூர்ச்சாலை	H V	70	30	35	46	45	111	84	86	507
	L V	36	10	6	8	20	29	27	41	177
	T W V	25	3	—	5	50	27	27	26	163
	S M V	34	18	21	26	43	80	64	46	372
	C	281	61	26	192	500	538	423	590	2611

உள்வரும் ஊர்திகள்

சாலை	ஊர்திகள்	6 p m 10 p m	10 p m 2 a m	2—6 a m	6—10 a m	10 a m 2 p m			2—6 p m	Total
ஏற்காடுசாலை	பஸ், லாரி, டிராக்டர்	56	8	7	39	27			51	188
	கார், ஆட்டோ வாடகைக் கார்,	30	14	7	55	23			92	221
	ஸ்கூட்டர், மோட்டார் சைக்கிள்	11	3	2	29	66			42	153
	வண்டிகள்,	9	—	8	27	59			32	135
	சைக்கிள்கள்	335	63	162	872	775			888	3095
பெங்களூர்சாலை	Heavy Vehicles	141	92	40	111	126			114	624
	Light Vehicles	106	19	6	24	66			61	282
	Two Wheel Vehicles	35	7	4	12	36			27	121
	Slow Moving V	27	7	18	73	48			36	209
	Cycles	425	44	23	530	431			435	1488
கோவைச்சாலை	H V	101	55	51	103	118			128	556
	L V	70	42	10	50	72			166	410
	T W V	32	26	5	6	34			50	153
	S M V	47	9	27	309	210			353	955
	C	673	93	136	1227	250			1120	2499
திருச்சிசாலை	H V	70	41	59	67	120			97	454
	L V	37	15	5	26	100			55	238
	T W V	32	9	13	42	77			48	221
	S M V	57	12	28	144	129			85	456
	C	540	60	175	998	555			797	3125
ஆத்தூர்ச்சாலை	H V	82	30	27	46	85	111	79	86	546
	L V	32	10	3	8	26	29	34	41	183
	T W V	10	3	2	5	20	27	25	26	118
	S M V	21	18	15	26	61	80	36	46	303
	C	156	52	27	165	607	444	497	532	2280

இந்தப் புள்ளி விவரங்களிலிருந்து நாம் அறியக்கூடிய விவரங்கள் பலவாகும். உதாரணமாக, ஒரு சராசரி நாளில் 2373 கன எடை ஊர்திகளும் (லாரி, பஸ், டிராக்டர்) 1378 லேசான எடை ஊர்திகளும் (கார், வாடகைக்கார், ஆட்டோ Van), 828 (ஸ்கூட்டர், மோட்டார் சைகிள்களும்) இருசக்கர ஊர்திகளும், 1945 மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகளும் (வண்டி, குதிரைவண்டி, கைவண்டி) 13,326 சைக்கிள்களும் சேலத்தை விட்டு வெளியேறுகின்றன. அதே நாளில் 2368 கன எடை ஊர்திகளும், 1334 லேசான எடை ஊர்திகளும், 766 இருசக்கர ஊர்திகளும், 2058 மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகளும், 12487 சைக்கிள்களும் சேலத்தின் உட்புகுகின்றன.

சந்தை நாட்கள், பண்டிகை நாட்கள், பொருட்காட்சி நாட்கள் போன்றவற்றில் இந்தப் போக்குவரத்து மிகவும் அதிகரிக்கும்.

இந்தப் புள்ளிவிவரங்களில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கும் ஒவ்வொரு சாலையிலும், அந்தச்சாலையில் இப்பொழுதுநடை பெறும் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்கும் அளவுக்கு வசதிகள் இல்லை. ஆத்தூர், கோவை, திருச்சி சாலைகளின் போக்குவரத்து நகரின் ஜனத்தொகை மிகுந்த பகுதிகளின் வழியாகத்தான் நகர் மையத்தை அடைகிறது. இந்த மூன்று சாலைகளின் நிலையையும் விளக்குவது நேரத்தையும், உழைப்பையும் வீணாக்குவதற்கு ஒப்பாகும். கார்களில் உள்ள "அதிர்ச்சித் தாங்கிகளை" (Shock absorbers) சோதனை செய்வதற்குத் தமிழகத்திலேயே இவற்றை விடச் சிறந்த சாலைகள் கிடையாது.

ஏற்காடு, பெங்களூர் சாலைகள் மற்ற சாலைகளைவிட ஓரளவு சிறப்பாகத்தான் அமைந்துள்ளன. இந்த ஒப்புமை "கூரையில் கொள்ளிக் சட்டையோடு அமர்ந்திருப்பவன்தான்" என் மகன்களில் சிறந்தவன்" என்ற ஒப்புமை கூறப்படும் வகையைச் சேர்ந்தது என்பதை மனதில் சொள்ளவேண்டும். ஏற்காடு ரோடில், செரி ரோடு பகுதி, பெங்களூர் ரோடில், 4 ரோடு தாண்டி டவுன் பகுதி ஆகியவை மிக மோசமான நிலையில் உள்ளன.

பெங்களூர் சாலையில் எடை மிகுந்த, லேசான போக்கு வரத்து; மற்ற சாலைகளை விட அதிகம்; கோவை சாலையிலும்

கிட்டத்தட்ட அதே அளவு போக்குவரத்து இருக்கிறது. கோவைச் சாலையைப் பொருத்தவரை, ஒரு குறிப்பிடத்தக்க செய்தி அங்கு நிகழும் மிகுதியான வண்டிப் போக்குவரத்துத் தான். லீ.பஜார் பகுதிக்குச் செல்லும் பெரும்பாலான வண்டிகள், கோவைச்சாலை வழியாகச் செல்கின்றன.

போக்குவரத்துக்குத் தடைகள்:

போக்குவரத்தின் வேகத்தைத் தடை செய்யும் பற்பல காரணங்களைச் சேலத்தில் கண்கூடாகக் காணலாம். கீழ்க்கண்ட காரணங்கள் மிக முக்கியமானவை :-

(1) மோசமான சாலைகள்

(2) அகலக்குறைவான சாலைகள்

(3) ஜனத்தொகை மிகுந்த, நெரிசலான சாலைகள் வழியாகவே, எல்லா வகையான ஊர்திகளும் செல்ல வேண்டிய நிர்ப்பந்தம்.

(4) அகலக்குறைவான, திருமணிமுத்தாற்றுப்பாலங்கள்

(5) நகரின் மையத்திலிருக்கும் லெவல் கிராஸிங்குகள்.

(6) பொதுமக்கள் போக்குவரத்து விதிகளைக் கடைப் பிடிக்காமை.

(7) புரிந்துகொள்ள முடியாத போக்குவரத்துச் சின்னங்கள்.

(8) கட்டுப்படுத்தப் படாத "மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகளின்" போக்கு வரத்து.

(9) அதிகப்படியான விபத்துகளும், விபத்து வாய்ப்புகளும்.

(10) தன்னிச்சையாகத் திரியும் ஆடு, மாடு, எருமை நாய்கள்.

(11) சாலையோரத்தில் "வண்டிகள் நிற்குமிடங்கள்" (Parking spaces) இல்லாமை; இருக்குமிடங்களிலும் ஒழுங்காக வண்டிகள் நிறுத்தப்படாமை.

(12) நகர்மையத்தை அனுவசியமாகச் சுற்றிவரும் டவுன் பஸ்கள்.

இவை ஒவ்வொன்றையும் பற்றிச் சுருக்கமாக விவரிக்கலாம்

1) மோசமான சாலைகள் :

சாலைகளின் மோசமான நிலைக்கு டவுன் பஸ் ஸ்டேண்டிலிருந்து கூட்டுறவு சிறப்பு அங்காடி வரை உள்ள சாலை ஒன்றே மிகச் சிறந்த உதாரணமாகும். லீபஜார் - கோவை சாலையைப் பற்றி ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டோம். திருச்சி, ஆத்தூர் சாலைகள் என்றுமே சீராக இருந்ததாகத் தெரியவில்லை.

ஒவ்வொரு முறை மழைபெய்து ஓய்ந்த பின்னும் சாலைகளில் இருக்கும் குழிகளின் எண்ணிக்கையைக் கணக்கில் அடக்குவது கடினம். குடி தண்ணீர்க் குழாயமைப்பதற்காகவும் அவைகளைச் சீர் செய்யவும், சாலைகள் அடிக்கடி தோண்டப் படுகின்றன. பின்னர் அவை அதே நிலையில் புறக்கணிக்கப்படுகின்றன. சாலைச் சீரமைப்பு வேலை எப்போதும் ஒரே தரமானதாக இருப்பதில்லை. சாலைப் பராமரிப்பு வேலையில் ஈடுபட்டிருக்கும் மத்திய அரசு, தமிழ்நாடு அரசு, நகராண்மைக் கழக நிறுவனங்கள். ஒன்றோடொன்று கலந்தாலோசிக்காமல் தங்கள் பணிகளைச் செய்கின்றன.

எது எப்படியிருப்பினும், சேலம் நகர சாலைகளின் மோசமான நிலை அனைவரும் அறிந்த உண்மையாக இருப்பதால், அதை பற்றி அதிகமாக விவரிக்காமல் விட்டு விடலாம். செவ்வாய்க் கிழமையன்று, மத்திய - தமிழ்நாடு அரசு மந்திரிகள் சிலரைக் கொண்டலாம்பட்டியிலிருந்து ஐந்து ரோடு வரை லீபஜார் வழியாக ஊர்வலமாக அழைத்து வருவது நன்மையயக்கும் என்று நம்ப இடமிருக்கிறது.

2) அகலக் குறைவான சாலைகள் :

அகலக் குறைவான சாலைகள் என்பது அந்தச் சாலைகளில் நடைபெறும் போக்குவரத்துக்கு ஒப்பீட்டடிப்படையில் உபயோகிக்கப்படும் சொற்றொடராகும். பொதுவாகவே சேலம் நகர், திட்டமிடப்படாமல் வளர்ந்திருக்கும் நகராகும். இங்குள்ள முக்கியச்சாலைகள் யாவையும், இவ்வளவு போக்குவரத்து இருக்கும் என்று எதிர்பார்த்து அமைக்கப்பட்டவை அல்ல. எனவே அவை அகலக்குறைவாக இருப்பதில் வியப்பொன்றுமில்லை.

ஏற்கெனவே அகலக்குறைவான, ஆனால் போக்குவரத்து மிகுதியான, இந்தச் சாலைகளில் மேலும் பல காரணங்களால் போக்குவரத்துக்குத் தடையேற்படுகிறது. உதாரணமாக முதல் இரண்டாவது அக்ரஹாரங்களில் ஒழுங்கற்ற முறையில் ஊர்திகள் நிறுத்தப்படுவது; தேர்முட்டியில், விநாயகர் கோவில் எதிரில் உள்ள நிலையான தேர்; அருணாசல ஆசாரி தெரு, திருச்சி சாலைகளில் உள்ள திரைப்பட நிலையங்களில் வண்டிகள் நிறுத்த இடமில்லாமையால் தெருவிலேயே வண்டிகள் நிறுத்தப்பட வேண்டிய நிர்ப்பந்தம்; சின்னக்கடைத்தெரு, செவ்வாய்ப் பேட்டை முக்கியச் சாலைகளில் தெருவிலேயே கடைகள் வைத்துப்பொருள்களை விற்பதால் போக்குவரத்துக்கு இடவசதி குறைதல்; செரிரோடு, ஆத்தூர் உபபாதை மிலிடெரி சாலை போன்றவற்றில் தார்போடப்பட்ட பகுதிக்கும், தார் போடப் படாத பகுதிக்கும் இடையே ஒரு அடி குழி இருப்பதால் ஊர்திகள் தார் போடப்பட்ட பகுதியிலேயே செல்ல வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் முதலியவற்றைக் குறிப்பிடலாம்.

தெருக்களிலுள்ள எண்ணற்ற குழிகள், கட்டுப்பாடற்ற போக்குவரத்து, பாதசாரிகள், சைக்கிளோட்டுவோர் தெருவின் நடுவிலேயே செல்லும் தன்மை போன்றவையும் சாலைகளை அகலக்குறைவாக்கிக் காட்டுகின்றன.

3) ஜனத் தொகை மிகுந்த, நெரிசலான சாலைகளிலேயே எல்லாவகையான ஊர்திகளும் செல்ல வேண்டிய தேவை :

நகர மையத்திலேயே பஸ் ஸ்டாண்டு இருப்பதாலும், லீபஜாரை எல்லா லாரிகளும் அடைவதாலும், நகர மையத்திற்கே பஸ்கள், லாரிகள், டவுன் பஸ்கள் யாவையும் வரவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. நகரின் பொழுது போக்கு, வியாபார மையமான "சேலம் டவுன்" பகுதிக்கு வராமல் பஸ் ஸ்டாண்டை அடைய முடியாது. எனவே குறுகிய, நெரிசல் மிகுந்த நகர் மையச் சாலைகளிலேயே, மிக அதிகமான போக்குவரத்தும் நடைபெற்று வருகிறது.

4) அகலக்குறைவான திருமணிமுத்தாற்று பாலங்கள் :

திருமணிமுத்தாறு ஒரு காலத்தில் மிக முக்கியமான ஜீவ நதியாகத் திகழ்ந்திருக்கிறது. அதன் கரையில் அக்ரகாரங்கள் ஏற்பட்டு அதைச் சுற்றிச் கோயில்களும், நகரும் வளர்ந்திருக்கின்றன. காலப்போக்கில், திருமணிமுத்தாற்றின் முக்கியத்துவம் குறைந்து, இப்போது சேலம் நகரின் முக்கியச் சாக்கடையாக மாறிவிட்டது. ஆனால் இன்றும் பெருமழைக் காலங்களில் திருமணிமுத்தாறு ஒரு கட்டுக்கடங்காத காட்டாருகவே திகழ்கிறது.

சேலம் நகரில் திருமணிமுத்தாற்றில் ஆறு முக்கிய பாலங்கள் இருக்கின்றன :

(1) சேலம் டவுன்-ஆனந்தா லாட்ஜ் இடையில் இருக்கும் பாலம்.

(2) வாசவி மஹால் அருகே உள்ள பாலம்.

(3) சேலம் பஸ் ஸ்டாண்ட் அருகே திருவள்ளுவர் சிலையை அடுத்துள்ள மிக முக்கியமான பாலம்.

(4) சேலம் ராயல் திரைப்பட நிலையத்தின் அருகில் உள்ள பாலம்.

(5) கோவைச் சாலையில் சந்தைப்பேட்டை ரோடில் அன்னதானப்பட்டி அருகில் உள்ள பாலம்.

(6) லவ்-ஓ கட்டிடம்-மரவனேரியை இணைக்கும் பாலம்.

பொதுவாகச் சொன்னால் இந்த ஆறு பாலங்களுமே சீர்கேடான நிலையில் உள்ளன. இவைகளில் 1, 4, 6 பாலங்கள் அதாவது ஆனந்தா லாட்ஜ் அருகே உள்ளதும், ராயல் திரைப்பட நிலையம் அருகே உள்ளதுமான பாலங்கள் திருமணிமுத்தாற்றில் அதிகத் தண்ணீர் வரும்போது ஊர்திகள் கடக்கத் தக்கன அல்ல. ஏனெனில் அவை கீழ்ப் பாலங்கள். மற்ற மூன்று பாலங்களிலும் எண்ணற்ற ஊர்திகள் செல்கின்றன. அவற்றில் வாசவி மஹால் அருகே உள்ள பாலம், மிகவும் அகலக் குறைவானது. அதை உடனடியாக அகலப்படுத்துவது இன்றியமையாததாகும்.

திருவள்ளுவர் சிலையருகில் உள்ள பாலத்தில், ஒவ்வொரு நிமிடத்திலும் சராசரி மூன்று கனரக ஊர்திகள், இரண்டு லேசான ரக ஊர்திகள், இரண்டு மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகள், ஒரு ஸ்கூட்டர் அல்லது ஆட்டோ, முப்பது சைக்கிள்கள் ஆகியவை கடக்கின்றன. இந்த அளவு போக்குவரத்துக்குகந்தாக இந்த பாலம் இல்லை என்பது அங்குத் தேங்கி நிற்கும் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையிலிருந்தே அறியப்படும். இந்தப் பாலமும் உடனடியாக அகலப்படுத்தப்படவேண்டும்.

லீ பஜாரையும், கோவை ரோடையும் இணைக்கும் திருமணிமுத்தாற்றுப் பாலத்தில் லாரி, வண்டிகளில் போக்குவரத்துத்தான் மிக அதிகம். அதன் நிலை மிக மட்டமாக இருப்பது அனைவரும் அறிந்த ஒன்று. அதனைச் சீர்படுத்துவதும் ஒரு முக்கிய அவசியத் தேவையாகும்.

5) லெவல் கிராஸிங்குகள் :

சேலம் நகருக்குள்ளேயே ஆறு லெவல் கிராஸிங்குகள் இருக்கின்றன. அவற்றுக்குள் சேலம் டவுன் புகை வண்டி நிலையத்துக்கும், சேலம் மார்க்கெட் நிலையத்தும் இடையில் உள்ள நான்கு லெவல் கிராஸிங்குகள் மிக முக்கியமானவை.

சேலம் மார்க்கெட் அருகில், நான்காவது லெவல் கிராஸிங் அடுத்து ஒரு மேம்பாலம் (over bridge) கட்டப்பட்டுள்ளது. அது கட்டப்பட்டிருக்கும் விதம், செவ்வாப்பேட்டையை இரண்டாகப் பிரிப்பதுபோல் உள்ளது. எனவே அந்தப் பாலம் கட்டப்பட்ட பிறகும்கூட லீ பஜார் லெவல் கிராஸிங்கிலும், 4-வது லெவல் கிராஸிங் (சத்திரம் லெவல் கிராஸிங்)கிலும், போக்குவரத்து இன்னும் குறையவில்லை எனவே இந்த மேம்பாலம் ஒன்று மட்டும் சேலம் சத்திரம், லீ பஜார் பகுதிகளின் போக்குவரத்துப் பிரச்னையைப் பெருமளவு தீர்க்கும் என்று எதிர்பார்ப்பது வீண் கனவேயாகும். எனினும் வருங்காலத்தில் இந்த மேம்பாலம் சேலம் நகரப் போக்குவரத்தின் ஒரு சிறப்புமிகு அம்சமாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்ப்பதில் தவறொன்றுமில்லை.

சேலம் டவுன் புகைவண்டி நிலையத்தையடுத்துள்ள ஒன்று, இரண்டு, மூன்றாவது லெவல் கிராஸிங்குகளில் முதலா

வதும், இரண்டாவதும் முறையே செரி ரோடிலும். தச்சுவாடி ரோடிலும் அமைந்துள்ளன. அவைகளின் வழியாகச் செல்லும் போக்குவரத்து ஒருவழிப் போக்குவரத்தாகக் கட்டுப்படுத்தப் பட்டிருக்கிறது, இவைகளின் வழியாகத்தான் ஏற்காடு செல் லும் ஊர்திகளும், சத்திரம் செல்லும் ஊர்திகளும் கடக்கின்றன.

மூன்றாவது லெவல் கிராஸிங் சென்டிரல் திரைப்பட நிலையத்தின் அருகில் உள்ளது. இதன் வழியாகத்தான் பெங்களூர், சென்னை செல்லும் ஊர்திகளும், சேலம் சத்திரத்தையடைய விரும்பும் ஊர்திகளும் செல்கின்றன.

எனவே சேலம் வழியாகச் சென்னை, பெங்களூர், ஏற்காடு செல்லும் எல்லா ஊர்திகளும், மற்றும் சேலத்திலுள்ள இரண்டு கலைக் கல்லூரிகள் ஒரு பொறியியற் கல்லூரி, ஒரு Polytechnic, ஒரு Institute of Technology மற்றும் ஏராளமான பள்ளிகளுக்குச் செல்லும் ஊர்திகளும், காந்தி நகர், Fairlands, சுவர்ணபுரி, சுப்பிரமணிய நகர், சூரமங்கலம் போன்ற இடங் களுக்குச் செல்லும் ஊர்திகளும், சேலம் புகைவண்டிச் சந்திப் பை யடையும் ஊர்திகளில் பெரும்பான்மையானவையும் இந்த மூன்று லெவல் கிராஸிங்குகள் வழியாகத்தான் செல்கின்றன. எனவே இவற்றில் சென்டிரல் டாக்கீஸ் அருகில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டி, செரி ரோடையும், சர்கில் ஏரி ரோடையும் இருப்புப் பாதையின் வடக்குப்பக்கத்தில் ஒரு புதிய சாலை போட்டு இணைப்பது மிக மிக அவசியமானதாகும்.

சேலம் நகருக்குள்ளேயே இருப்புப் பாதை அமைக்கப் பட்டுள்ளதால், லெவல் கிராஸிங் கதவுகள் அடிக்கடி மூடப்படு கின்றன. கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரம், திட்ட அரங்கைச்சேர்ந்த 8 மாணவர்களால் 29—12—69 அன்று காலை 7-30 மணிக்குமேல் இரவு 8 மணிக்குள் முதல் மூன்று லெவல் கிராஸிங்குகளிலும் சேகரிக்கப்பட்டது. புள்ளி விவரங்கள், ரயில்வே கேட் மூடப் பட்டதால் தடைப்படுத்தப்பட்ட ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை யைக் குறிக்கின்றன.

காலை 7-30 லிருந்து இரவு 8 மணிக்குள் 12 புகை வண்டி கள் இந்த இருப்புப்பாதையில் கடந்திருக்கின்றன. ஒவ்வொரு முறையும் சுமார் 5 லிருந்து 15 நிமிஷங்கள் வரை போக்குவரத்து

தடைப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் பொதுமக்களுக்கு எவ்வளவு சிரமம் ஏற்படுகிறது என்பது, அனுபவித்தவர்களுக்கே நன்கு விளங்கும். நமது புள்ளி விவரங்களின்படி, முதல் மூன்று ரயில்வே கேட்டுகளிலும் ஒரு நாளில் தடைப்படுத்தப் படும் ஊர்திகளின் 'எண்ணிக்கை; எடைமிகுந்த ஊர்திகள்: 218 எடைகுறைந்த ஊர்திகள்: 433; இருசக்கர ஊர்திகள்: 259; வேகங்கள் குறைந்த ஊர்திகள்: 2152; சைக்கிள்கள்:

		Heavy Vehicles	Light Vehicles	Two Wheelers	Slow Moving Vehicles	Cycles
	Salem to Yercaud	8	3	7	4	29
7-50	Yercaud to Salem	2	4	15	2	30
a. m.	Central to Kalpana	5	2	4	2	·37
	Kalpana to Yercaud	6	4	1	10	42
	S to Y	3	10	2	10	37
8-00	Y to S	3	10	5	5	32
a, m,	C to K	5	8	2	3	41
	K to C	4	5	1	4	32
	S to Y	1	4	3	5	45
9-00	Y to S	3	7	11	4	74
a. m.	C to K	8	11	2	8	48
	K to C	7	14	5	5	33
	S to Y	2	9	4	—	71
9-50	Y to S	5	6	12	6	87
a. m.	C to K	6	6	2	4	31
	K to C	12	40	18	18	138
	S ta Y	1	4	3	2	15
10-10	Y to S	1	5	7	2	36
a, m.	C to K	6	13	2	11	55
	K to C	1	5	3	2	171
	S to Y	1	7	4	5	32
1-10	Y tc S	2	4	5	—	81
p. m.	C to K	5	19	5	3	51
	K to C	7	35	5	11	36

		Heavy Vehicles	Light Vehicles	Two Wheelers	Slow Moving Vehicles	Cycies
2-25 p. m.	S to Y	3	3	3	4	53
	Y to S	1	3	1	6	15
	C to K	5	9	11	7	54
	K to C	8	5	2	5	27
5-15 p. m.	S to Y	4	8	6	4	44
	Y to S	—	12	13	5	71
	C to K	9	14	8	6	47
	K to C	5	7	1	3	57
5-40 p. m.	S to Y	2	5	2	3	42
	Y to S	2	10	6	4	62
	C to K	7	11	12	11	66
	K to C	6	8	2	3	84
6-30 p. m.	S to Y	3	4	5	1	18
	Y to S	3	6	8	7	11
	C to K	12	12	7	8	48
	K to C	6	10	10	12	96
7-50 p. m.	S to Y	2	2	4	3	7
	Y to S	4	5	4	3	9
	C to K	6	10	2	6	42
	K tto C	6	11	5	6	44
In complete 9-30 a. m.	S to Y	1	13	2	—	35
	Y to S					
	C to K	12	23	11	14	103
	K to C	7	7	2	1	48

பொதுமக்கள் போக்குவரத்து விதிகளைக் கடைப்பிடிக்காமை:

சேலம் போக்குவரத்துப் பிரச்சனைகளுக்குப் பொதுமக்க-ளும் ஓரளவு காரணமாவார்கள்; முக்கியச் சாலைகளின் நடுவிலேயே நடப்பது, நினைத்த இடத்தில் திரும்பிப் பார்க்காமலேயே சாலையை கடந்து செல்வது, குழந்தைகளைத் தெருவிலேயே விளையாட விடுவது போன்ற செயல்கள், சேலத்தைப் பொருத்த வரையில் மிகவும் சகஜம்.

சேலத்தில் சைக்கிள்களின் எண்ணிக்கை மற்ற ஊர்களை காட்டிலும் அதிகம் எனலாம். சைக்கிள்களில் செல்பவர்கள் பெரும்பாலோர் போக்குவரத்து விதிகளைக் கடைப்பிடிப்பதில்லை சாலையின் வலது பக்கமாகச் சைக்கிள் ஒட்டி வருதல், திரும்பு வதற்குச் சைகை செய்யாமலேயே சைக்கிள்களைத் திருப்புதல் போன்ற செயல்களைச் சேலத்தில் எல்லா முக்கியச் சாலைகளிலும் என்றும் காணலாம்!

சேலம் மோட்டாரோட்டிகளும் போக்குவரத்து விதிகளை அதிகமாகச் சட்டை செய்வதில்லை. தெருவின் குறுகலான இடங் களில் காரை நிறுத்திவைத்து விட்டுச் செல்வது எப்போதும் காணக்கூடிய அம்சமாகும்.

எனவே, சேலம் பொதுமக்களுக்குப் போக்குவரத்து விதிகளைக் கற்றுத்தருவது நல்ல பலன் தரும். அதன் முதல் படி யாகக் பள்ளி மாணவ, மாணவியருக்குப் போக்குவரத்துப்பயிற்சி தரப்பட வேண்டும்.

7) புரிந்து கொள்ள முடியாத போக்குவரத்துச் சின்னங்கள்.

சேலத்துக்குப் புதிதாக வரும் ஒருவருக்கு எவ்வெச் சாலை கள் ஒரு வழிச்சாலைகள் என்பதே புரியாது. ஏனென்றால் போக்குவரத்துச் சின்னங்கள் சரியான முறையில் அமைக்கப் படவில்லை, அதிலும் குறிப்பாக, நகர மையத்தில். அதாவது விக்டோரியா பஸ்ஸ்டாண்டு, முதல், இரண்டாவது அக்ரஹாரம் அருணாசல அசாரித் தெரு, சின்னகடைத் தெரு பகுதிகளில் போக்குவரத்துச் சின்னங்களே கண்களுக்குத் தெரிவதில்லை. லீ பஜார் பகுதியிலும் இந்தக்குறை இருக்கிறது.

இருக்கிற ஒரு சில போக்குவரத்துச் சின்னங்களிலும் கல்லூரி மாணவர்கள், தேர்தல் சமயத்தில் தேர்தல் பிரச்சாரச் சுவரொட்டிகளை ஒட்டி மறைத்து விடுகின்றனர். தேர்தல்கள் ஓரிரு வாரங்களில் முடிந்து விட்டாலும், சுவரொட்டிகள் வருட கணக்கில் போக்குவரத்துச் சின்னங்களை மறைத்து விடுகின்றன

அது மட்டுமில்லாது, பல இடங்களில் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் காவலர்களே கண்ணுக்குத் தெரிவதில்லை.

திருவள்ளுவர் சிலையருகில் ஒரு பக்கமிருந்து வரும் ஊர்திக் கார்களுக்கு, சிலையின் மறுபுறம் இருக்கும் காவலர் தெரியாமலிருப்பதில் வியப்பு ஒன்றும் இல்லை.

எனவே போக்குவரத்தை கட்டுப்படுத்த கீழ்க்கண்டவை விரைவில் செயல் படுத்தப்படவேண்டும்.

(a) ஒரு வழிச்சாலைகளனைத்திலும் அவைகளில் குறுக்கு பாதைகள் வந்து சந்திக்கும் இடங்களனைத்திலும் "ஒரு வழிச் சாலை" என்கிற புதிய சின்னங்கள் நிறுவுதல்.

(b) இரவில் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் காவலர்கள் கைகளுக்கு வெள்ளைக் கையுரைகள் அணிதல்.

(c) காவலர் இயக்கும் போக்குவரத்து விளக்குகள் (Manually operated traffic lights) 1. திருவள்ளுவர் சிலை அருகில், 2. பஸ் ஸ்டாண்டு. சாலையில், 3. ஹென்றி-உல்ஸி ரொட்டிக்கடை எதிரில் 4. வின் சென்ட் பஸ் ஸ்டாப் அருகில், 5. தேர்முட்டியில், 6. சத்திரம் பஸ் ஸ்டாப் அருகில், 7. திருச்சி ரோடு, ராயல் டாக்கீஸ் ரோடு திருப்பத்தில் 8. தலைமை தபால் ஆபீஸ் எதிரில் ஆகிய இடங்களில் நிறுவப் படவேண்டும்.

8) கட்டுப்படுத்தப்படாத "மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகளின்" போக்குவரத்து

நகரின் நெரிசலான பகுதிகளின் வழியாக மாட்டு வண்டிகள், கை வண்டிகள் முதலியவை எந்த நேரத்திலும் செல்வது, நகரின் போக்குவரத்தின் வேகத்தை அதிகம் பாதிக்கிறது. நாம் கொடுத்திருக்கும் புள்ளி விபரங்களின்படி கோவைச்சாலையில் மாத்திரம் தினசரி 955 மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகள் செல்கின்றன. எனவே, மற்ற வேகமாகச் செல்லும் ஊர்திகளின் போக்குவரத்தும் இதனால் தடைப்படுவது புரிந்துகொள்ளக் கூடிய ஒரு பிரச்சினையாகும்.

எனவே; மாட்டு வண்டி; கைவண்டி இவைகளின் போக்குவரத்தைக் காலை 8 மணியிலிருந்து நண்பகல் 12 மணி வரையும், மாலை 4 மணியிலிருந்து இரவு 8 மணி வரையும் நகர எல்லைக்குள் தடைபடுத்தப்படுவது அத்தியாவசியமானதாகும்.

9) அதிகப்படியான விபத்துக்களும், விபத்து வாய்ப்புகளும் :

சேலம் நகரின் குறுகிய, திட்டமிடப்படாத சாலைகள், அவற்றில் நடக்கும் மிகுதியான போக்குவரத்து, சாலைகளின் மோசமான நிலை, மற்றும் பொதுமக்களின் கவனக் குறைவும், ஊர்தி ஓட்டுவோரின் அஜாக்கிரதை ஆகியவை சேலம் நகரில் அதிகமான விபத்துகளுக்குக் காரணமாக இருக்கின்றன.

பொதுவாகவே சாலைத் திருப்பங்கள், பாலங்கள் முடியும் இடங்கள் முதலிய இடங்களில் விபத்து வாய்ப்புக்கள் அதிகம். ஊர்தி சொந்தக்காரர்கள் சாலை விதிகளைக் கடைப்பிடிக்காமை அவைகளை அதிகப்படுத்துகின்றன. சேலம் டவுன் காவல் நிலையத்தில் மாத்திரம் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கும் சிறிய போக்குவரத்துக் குற்றங்கள் கீழ்க்கண்ட பட்டியலில் தரப்பட்டுள்ளன.

சேலம் நகரில் நடந்த விபத்துக்கள்

(டவுன் போலீஸ் ஸ்டேஷன் பகுதி மட்டும்)

Section of Law	1965 Reported	1965 Convicted	1966 R	1966 C	1967 R	1967 C	1968 R	1968 C	upto 30-9-'69 R	upto 30-9-'69 C
Section 304-4 IPC	2	2	1	—	1	1	2	2	2	2
338 IPC	2	2	2	2	4	2	2	—	2	—
337 IPC	8	8	8	6	11	5	24	6	24	2
279 IPC	6	2	7	6	3	2	16	5	18	3
Total	18	14	18	14	19	10	44	13	46	7

குற்றத்தின் தன்மை	1965 தெரிவிக்கப் பட்டவை	1965 தண்டிக்கப் பட்டவை	1966 தெரிவிக்கப் பட்டவை	1966 தண்டிக்கப் பட்டவை	1967 தெரிவிக்கப் பட்டவை	1967 தண்டிக்கப் பட்டவை	1968 தெரிவிக்கப் பட்டவை	1968 தண்டிக்கப் பட்டவை
அதிவேகம் (overspeeding)	1	1	2	2	21	20	29	28
அதிக எடை எடுத்துச்செல் லுதல் (overloading)	26	25	51	51	234	233	141	132
கண்கூசும் வெளிச்சம் (Dazzling light)	9	9	6	6	16	16	41	41
மற்றவை	247	240	250	250	179	167	279	147
மொத்தம்	283	275	309	309	450	436	490	449

மேற்கண்ட பட்டியலிலிருந்து, போக்குவரத்துக் குற்றங்கள் சேலம் நகரில் அதிகரித்து வருவதை எளிதில் அறியலாம். நகரில் அதிகரித்து வரும் போக்குவரத்தே அதன் முக்கிய காரணமாகும்:

டவுன் பஸ்களின் எரிச்சலூட்டும் ஹாரன் ஒலி, பாதசாரிகளையும், சைக்கிள் ஓட்டுபவர்களையும் திடுக்கிட வைத்து, விபத்துக்களுக்குக் காரணமாக இருக்கிறது பஸ், லாரி இவைகளின் ஹாரன் ஒலி கண்டிப்பாகக் கட்டுப்படுத்தப்பட வேண்டும்.

டவுன் பஸ்களுக்கு ஆரம்பிக்கும் இடத்திலிருந்து, முடியும் இடத்தை அடையக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் கால அளவு குறைவு. உதாரணமாக "7", பஸ், விக்டோரியா பஸ் ஸ்டாண்

டிலிருந்து சூரமங்கலத்தை அடைய 25 நிமிஷம் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. பொதுவாக இந்த பஸ் மிதமான போக்குவரத்து உள்ள சாலைகளில்தான் செல்கிறது. என்றாலும் லெவல் கிராஸிங்குகள் மூடப்பட்டிருந்தால். இந்தக் கால அளவு போதுவதில்லை. இதனால் டவுன் பஸ்களை ஓட்டுவோர் அதிவேகமாக ஓட்டுகின்றனர். அதுமட்டுமல்லாமல், விக்டோரியா பஸ் ஸ்டாண்டிலிருந்து, டவுன் பஸ்கள் குறிப்பிட்டிருக்கும் காலத்தில் பஸ்கள் கிளம்பாததால், அந்த பஸ்களின் கண்டக்டர்கள் ஒருவருக்கொருவர் ஏசிக்கொள்வது. தினசரி காணக்கூடிய ஒரு காட்சியாகும்.

இதனால் ஒரே "ரூட்டில்" செல்லும் பஸ்கள், ஒருவருக்கொருவர் போட்டி போட்டுக்கொண்டு வேகமாகத் தங்கள் ஊர்திகளைச் செலுத்துகின்றனர். இதனால் விபத்து வாய்ப்புகள் வெகுவாக அதிகரிக்கின்றன.

எனவே, டவுன் பஸ்கள் குறிப்பிட்ட காலத்தில் பஸ் ஸ்டாண்டிலிருந்து கிளம்புவதைக் கண்காணிக்க ஒரு தனி காவலர் நியமிக்கப்படுதல் அவசியம்.

10) தன்னிச்சையாகத் திரியும் மிருகங்கள் :

சாலையின் நடுவில் தன்னிச்சையாகத் திரியும் ஆடு, மாடு, எருமை, நாய்களும், பன்றிகளும் மற்றும் கோழிகளும், எவ்வளவுதூரம் போக்குவரத்தைப் பாதிக்கின்றன என்பது நகரைச் சுற்றி வருபவர்களுக்கு எளிதில் விளங்கும். அவைகள் அடிபட்டுவிட்டால் மாத்திரம், எங்கிருந்தோ வந்து முளைத்துவிடும் அவைகளின் சொந்தக்காரர்கள், மற்ற நேரங்களில் அவைகளைப் பற்றி எந்தவிதமான அக்கறையும் எடுத்துக்கொள்வதில்லை.

இதைத் தடுக்க, இவ்வாறு திரியும மிருகங்களைப் பிடித்து நகருக்கு இருபது அல்லது முப்பது மைல் வெளியில் விட்டு விட்டு வருவது போன்ற ஏற்பாடு ஒன்று செய்வது. அவைகளின் சொந்தக்காரர்களின் பொறுப்புணர்ச்சியை ஓரளவாவது அதிகரிக்கச் செய்யும் என எதிர்பார்க்கலாம்.

11) சாலையோரத்தில் 'வண்டிகள் நிறுத்துமிடங்கள்' (Parking spaces) இல்லாமை :

சேலம் நகரில் ஊர்திகளை நிறுத்தப் போதுமான இடங்கள் நகர மையத்தில் இல்லை. இருக்கிற சில இடங்களிலும் ஊர்திகள் ஒழுங்காக நிறுத்தப்படுவது இல்லை,

இதற்காக டவுன் போலீஸ் ஸ்டாண்டிலிருந்து ஆட்டோ ரிக்ஸா ஸ்டாண்டு வரை சாலையோரம் சீர் செய்யப்பட்டு, ஊர்திகள் நிறுத்துமிடமாகக் கோடுகள் போட்டுப் பிரிக்கப்பட வேண்டும்.

அதுபோலவே, "ஜெனரல் டிரேடர்ஸ்" கடையிலிருந்து மாரியம்மன் கோவில் வாசல் வரையும். "பேலஸ்" கொட்டகை எதிரில் கோயமுத்தூர் லாட்ஜ வரையும் சாலையோரம் சீர்படுத்தப்பட்டு, ஊர்திகள் நிறுத்துமிடங்கள் கோடுகள் போட்டுக் காட்டப்படவேண்டும்,

முதல் அக்ரஹாரம், இரண்டாவது அக்ரஹாரம் அருணசல ஆசாரித் தெரு. தேர்முட்டியிலிருந்து ஆனந்தா ஹோட்டல் வரை, மற்றும் பஸ் ஸ்டாண்டைச் சுற்றியுள்ள ரோடுகளில், இடதுபுற ஓரமாக ஊர்திகள் நிறுத்தக்கூடிய அளவுக்கு அகலத்தில் ஒரு மஞ்சள் கோடு போடப்படவேண்டும். எல்லா ஊர்திகளும் அந்த மஞ்சள் கோட்டுக்குள்ளேயே நிறுத்தப்பட வேண்டும் என்று கட்டுப்படுத்தப்பட வேண்டும். அதற்கு முன் வண்டிகள் நிற்கத் தகுதியான அளவாவது' சாலையோரங்கள் சீர் செய்யப்பட வேண்டும்.

12) நகர மையத்தை அனுவசியமாகச் சுற்றிவரும் டவுன் பஸ்கள் :

3, 6, 19, 22 எண்ணுள்ள டவுன் பஸ்கள் தேர்முட்டியிலிருந்து பேலஸ் டாக்கீஸ் வந்து, மறுபடி திருவள்ளுவர் சிலையை நோக்கித் திரும்பி இவை சேரவேண்டிய இடத்தை அடைகின்றன. இவைகளில் 3. 19 எண் ரூட் பஸ்களை மாத்திரம் அவ்வாறு சேலம் டவுனை வலம் வர அனுமதியளித்து, மற்ற பஸ்களை நேராக டவுன் பஸ் ஸ்டாண்டிலிருந்து திருவள்ளுவர் சிலைக்கு வரும் ஏற்பாடுகள் செய்வது நல்லது.

அது இயலாவிட்டால், தேர்முட்டியிலிருந்து சேலம் டவுன் செல்லும் டவுன் பஸ்களை நேராக இரண்டாவது ரயில்வே கேட்டுக்கே செல்லுமாறு ரூட்டை மாற்றியமைக்கலாம்.

அதுபோலவே 2 ஆம் எண் டவுன்பஸ் கலெக்டர் ஆபீசிலிருந்து முள்ளுவாடி 2-வது ரயில்வே கேட் வந்து மறுபடியும் பஸ் ஸ்டாண்டுக்குச் செல்லுமாறு ரூட் கொடுத்திருப்பது அனாவசியமானது. கலெக்டராபீசிலிருந்து நேராகத் திருவள்ளுவர் சிலை வழியாக பஸ் ஸ்டாண்டை அடையுமாறு 'ரூட்" மாற்றப்பட வேண்டும்.

சேலம் நகரில் உடனடியாகச் செய்யவேண்டிய-செய்யக்கூடிய போக்குவரத்து முன்னேற்றங்கள்

நமது மதிப்பீட்டில் இதுவரையிலுமே, சேலம் நகரப் போக்குவரத்தில் செய்யக்கூடிய முன்னேற்றங்களைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறோம். அவைகளில் உடனடியாகச் செய்யக்கூடிய சிலவற்றை இங்குக் குறிப்பிடுகிறோம். அவையன்றியும், புதிதாகவும் சில கருத்துக்கள் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(a) விக்டோரியா பஸ் நிலைய மணிக்கூண்டுக் கட்டிடத்தைத் தகர்த்துவிட்டு, மணிக்கூண்டையும், " நேரம் காப்போரின் " (Time Keeper) அறையையும், அங்குள்ள பயணிகள் தங்கும் விடுதிக்குமேல் கட்டுதல்.

(b) முள்ளுவாடி ரயில்வேகேட் அருகில்உள்ள சாலையையும், " கல்பனா—சென்ட்ரல் திரைப்படக் கொட்டகைச் சாலையையும், ரயில்வே லைனின் வடபுறமாகப் புதிய சாலையமைத்து இணைத்தல்.

(c) வாசவி மஹால் அருகே உள்ள திருமணிமுத்தாற்றுப் பாலத்தை ஒரே சமமாகச் செய்து அகலப்படுத்துதல்.

(d) சேலம் பள்ளி மாணவ மாணவியருக்குப் போக்குவரத்து விதிகள் குறித்துப் பயிற்சிகள் தருதல்.

(e) போக்குவரத்து சின்னங்களை எல்லா இடங்களிலும் அமைத்தல்.

(f) காவலர் இயக்கும் போக்குவரத்துச் சின்னங்களைக் (Manually operated traffic lights) குறைந்தது 1. திருவள்ளுவர் சிலை அருகில், 2. தலைமை தபால் ஆபீஸ் எதிரில் 3. வின்சென்ட் (செரிரோடு—பெரமனூர் ரோடு சந்திப்பு) திருப்பத்தில் 4. முதல் அக்ரஹாரம்—வாசவி மஹால் ரோடு திருப்பத்தில் 5. அருணாசல ஆசாரித் தெரு—2வது அக்ரஹாரம் சந்திப்பில் அமைத்தல்.

(g) அண்ணா சிலையிலிருந்து, அருணாசல ஆசாரித் தெரு வரை உள்ள குறுக்குச் சாலையை (தற்போது ஒருவழிச் சாலை) இருவழிச் சாலையாக மாற்றுதல்.

(h) தேர்முட்டியில் நிலையாக இருக்கும் தேரை, அந்தத் தெருக்குச் சொந்தமுள்ள கோவில் அதிகாரிகளின் ஒப்புதலுட னும், இந்துமத பரிபாலன சபையின் ஒப்புதலுடனும் வேறோர் இடத்துக்கு எடுத்துச் செல்லுதல்.

(i) (ஒருசில சாலைகள் தவிர) மற்றெல்லா முக்கியச் சாலை களிலும் மாட்டுவண்டி. கைவண்டி இவற்றின் போக்குவரத்தை காலை 8-மணியிலிருந்து நண்பகல் 12-மணிவரையும், மாலை 4-மணி யிலிருந்து இரவு 8-மணிவரையும் தடை செய்தல்.

(j) பஸ், லாரிகளுக்கு "Bosch" ஹாரன் Air horn தடை செய்தல்.

(k) டவுன் பஸ்கள் குறிப்பிட்ட காலத்தில் பஸ் ஸ்டாண்டை விட்டுக் கிளப்புகின்றனவா என்று கண்காணித்தல்; அவைகளுக்குச் சரியான அளவு "ஓடும் நேரம்" நிர்ணயித்தல்.

(l) சாலை நடுவில் ஓடும் மிருகங்களை நகரைவிட்டு அப்புறப்படுத்துதல்.

(m) வண்டிகள் நிறுத்துமிடங்களைக் காட்டும் மஞ்சள் கோடுகளைப் போடுதல்.

(n) சேலம் டவுன்ஸ்டேஷன் செல்லும் டவுன் பஸ்களை நேராக முள்ளுவாடி ரயில்வே கேட்டுக்கே செல்லுமாறு, "ரூட் களை" மாற்றிக் கொடுத்தல்.

(o) பஸ் ஸ்டாண்டு நோக்கிவரும் பஸ்களில் ஒரு பகுதியை அருணாசல ஆசாரித் தெரு, ஓரியண்டல் டாக்கீஸ் வழியாக போஸ் திடலைச் சுற்றிக்கொண்டு டவுன்பஸ் ஸ்டாண்டை அடையுமாறு ரூட்களை மாற்றியமைத்தல்.

(p) சேலம் பஸ் ஸ்டாண்டிலிருந்து கிச்சிப்பாளையம் சாலை வழியாக, பாவடி மகளிர் பள்ளி வழியாக அம்மாப்பேட்டைக்கு டவுன்பஸ் விடுதல்.

(q) சேலத்திலிருந்து பிற்பகல் 2½-மணிக்குமேல் மதுரைக்கும், 3½-மணிக்குமேல் கோவைக்கும், 4½-மணிக்கு மேல் விருத்தாசலத்துக்கும் குறைந்தது ஒவ்வொரு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களாவது விடுதல்,

(r) ஏற்காடு சாலையில், கோர்ட்டு எதிரிலும், ஐந்துரோடு சந்திப்பின் அருகிலும் வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள், குதிரை வண்டிகள், சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் நிற்குமிடங்கள் ஏற்படுத்துதல்.

(s) மிலிடரி உபசாலையில் தார் போடப்பட்டிருக்கும் பகுதியை மேலும் 20 அடி அகலப்படுத்துதல்.

(t) பொதுவாக எல்லாச் சாலைகளையும் அகலப்படுத்திச் சீர்ப்படுத்துதல்.

(u) ஆத்தூர்—சேலம் ரயில்வேயில், காலை 9-30 மணிக்கு சேலத்தை அடையுமாறு புகைவண்டி கால அட்டவணையை மாற்றியமைத்தல்.

போக்குவரத்தின்
வருங்கால வளர்ச்சியும், பிரச்சினைகளும்.

இன்னும் ஐந்தாண்டு கழித்து சேலம் நகரப் போக்குவரத்தின் நிலையை இப்போதே கற்பனை செய்துகொண்டால்தான், அப்போதைய வளர்ச்சியைச் சமாளிக்க இப்போதிருந்தே நடவடிக்கைகள் எடுக்கமுடியும்.

இன்னும் ஐந்தாண்டுகளில் குறைந்தது 10,000 புதியஊர்திகளாவது சேலம் நகரத்தில் கூடிவிடும். சேலம் நகரின் மக்கட்தொகை கிட்டத்தட்ட $3\frac{1}{2}$ லட்சமாக இருக்கும். சேலம் நகர பஸ்கள் இப்போதிருக்கும் 24 ரூட்.களிலிருந்து குறைந்தது 32 ஆக இருக்கும். டவுன் பஸ்களின் எண்ணிக்கை 43-லிருந்து 80-ஆக அதிகரிக்கும். தினசரி உள்ளூரிலிருந்து வெளியூர்கள் நோக்கிச் செல்லும் பஸ்களின் எண்ணிக்கை 675 லிருந்து 1000-மாக உயரும். தினசரி சேலத்தை அடையும் லாரிகளின் எண்ணிக்கையை இப்போதையை ஆயிரத்திலிருந்து. குறைந்தது ஆயிரத்தைந்நூறுகவாகவாவது உயரும்

கஞ்சமலேயில் சேலம் உருக்காலேத் திட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டால், சேலம் நகரின் போக்குவரத்தில் மாபெறும் மாறுதல்கள் ஏற்படும். சேலம் நகரில் ஓடும் கனரக ஊர்திகளின் எண்ணிக்கை கண்டிப்பாக இருமடங்காவது உயரும். அதே சமயம் தனிப்பட்டோரின் கார்கள், மற்றும் வாடகைக் கார்களின் எண்ணிக்கை மும்மடங்காக உயரும் வாய்ப்பிருக்கிறது.

அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலேயில் சீர்திருத்தம் ஏற்படவில்லேயானுல் சேலம் நகர மையத்தில் போக்குவரத்து முழுதும் நிலேகுலேந்துவிடும் என்பதில் ஐயமேதுமில்லே. ஒவ்வொரு நிமிடமும் நகர மையத்தில் குறைந்தது ஐந்து பஸ்கள். மூன்று லாரிகள் ஆறு தனிப்பட்டோர் கார்கள், வாடகைக் கார்கள், இரண்டு ஆட்டோ. அல்லது ஸ்கூட்டர், மோட்டார் சைக்கிள்கள், ஒரு வண்டி, ஐம்பது சைக்கிள்கள் முதலியவை இயங்கும் என்று அனுமானிக்கலாம். (இந்த அனுமான குதிரை வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்காது என்கிற நம்பிக்கையில் செய்யப்பட்டுள்ளது) இந்த அளவு போக்குவரத்தைச் சமாளிக்கும் அளவுக்கு நகர மத்தியில் சாலே வசதிகள் கண்டிப்பாக இல்லே.

எனவே, வருங்காலப் போக்குவரத்துக்காக இப்போதே போடப்படும் எந்தத் திட்டமும் நகர மத்தியிலிருக்கும் போக்குவரத்தைக் குறைக்கக் கூடியதாக இருந்தால்தான், நீண்டகால அடிப்படையில் செயல்படுத்தப்பட முடியும். இதற்கு இரண்டு வழிகள்தாம் புலப்படுகின்றன. 1. நகர மையத்துக்கு பஸ்கள் வராமல் ஏற்பாடு செய்வது. 2. நகர மையத்தின் வழியாகக்

கனரக ஊர்திகள் வராமல், உபபாதைகள் வழியாகச் செல்லச் செய்வது.

மேற்சொன்ன கருத்துக்களின் அடிப்படையில் கீழ்க் கண்ட யோசனைகளைச் சேலத்தின் போக்குவரத்துத் திட்டமாக எங்கள் திட்ட அரங்கம் தெரிவிக்கிறது.

1. சேலத்தில் முக்கோண வடிவில், மூன்று உபபாதைகளை அமைத்தல்;

(a) கோவைச் சாலையையும், பெங்களூர் சாலையையும், சூரமங்கலம் வழியாக இணைக்கவேண்டும்.

(b) கோவைச் சாலையையும், ஆத்தூர் சாலையையும், அம்மாப்பேட்டையைத்தாண்டி இணைக்கவேண்டும்.

(c) ஆத்தூர் சாலையையும், கண்ணங்குறிச்சி ஏரிச் சாலையையும இணைக்கவேண்டும். இப்படி முக்கோணமாக உபபாதைகள் அமைப்பது நகர மத்திக்கு வராமலேயே, சென்னை, கோவை உளுந்தூர்ப்பேட்டை, ஆத்தூர் முதலிய இடங்களுக்கு நேராகச் செல்லும் ஊர்திகள், சேலத்தைக் கடப்பதற்கு வழி செய்யும்.

2. சேலம் விக்டோரியா பஸ் நிலையத்தை நகர் மத்தியிலிருந்து நீக்கிச் சூரமங்கலத்திற்கு மாற்றவேண்டும். புதிதாக ஏற்படுத்தவேண்டிய உபபாதையில் இதை ஓர் அகன்ற இடத்தில் அமைக்கவேண்டும்.

சேலம் நகர் மையத்திலிருந்து பஸ் நிலயத்தை மாற்றுவது பொது மக்களுக்கு ஓரளவுக்கு வசதிக் குறைவை ஏற்படுத்தும் என்றாலும், நீண்ட கால அடிப்படையில் பார்க்கும்போது, வேறு வழி ஏதும் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை.

3. தற்போதைய விக்டோரியா பஸ் நிலயத்தை டவுன் பஸ் ஸ்டாண்டாக மாற்றுதல்.

4. தற்போதைய நகர பஸ் நிலயத்தைத் தனிப்பட்டோர் ஊர்திகள் நிற்குமிடமாக மாற்றி முதல் இரண்டு அக்ரகாரங்களிலும் எந்தவிதமான ஊர்தியும் நிற்காமல் தடை செய்தல்.

5. சென்டிரல்—கல்பனா திரைப்பட நிலையங்களுக்கு இடையே ஒரு ரயில்வே மேம்பாலம் கட்டுதல்.

6 திருமணிமுத்தாற்றுப் பாலங்களை அகலப்படுத்தவேண்டும். இராயல் திரைப்பட நிலையத்தின் அருகில் இருக்கும் கீழ்ப் பாலத்துக்குப் பதிலாக ஒரு நல்ல மேம்பாலம் கட்டபட வேண்டும்.

7. சேலம் நகரில் பாதாளச் சாக்கடைத் திட்டத்தை கூடிய விரைவில் நிறைவேற்றவேண்டும். அப்படிச் செய்யும்போது, அந்தத் திட்டத்தின் முக்கியக் குழாய்களைத் திருமணிமுத்தாற்றுக்குள் அமைக்கவேண்டும். திருமணிமுத்தாற்றுக்குப் பொன்னம்மாப்பேட்டை அருகில் ஓர் அணைபோடவேண்டும். அங்கிருந்து ஒரு கால்வாய் வெட்டி Fairlands-சுப்பிரமணியபுரத்துக்கு இடையே ஓடும் ஓடையில் அதை இணைத்துவிடவேண்டும். மீண்டும் அந்த ஓடை அன்னதானப்பட்டியில், திருமணிமுத்தாற்றிலேயே சேர்ந்துவிடுகிறது. இவ்வாறு செய்வதால் சேலம் நகர எல்லைக்குள் திருமணிமுத்காற்றுப் பகுதிகள் முழுவதும் சாலையமைப்பிற்கு வசதியாகக் கிடைத்துவிடும். இவைகளில் பாதாளச் சாக்கடையின் முக்கியக் குழாய்களை அமைத்து (Sewage Mains) அதற்குமேல் ஒரு நல்ல சாலையை அமைத்து விடலாம். இப்படி அமைக்கும் சாலை சேலம் நகரின் எல்லா முக்கியப் பகுதிகள் வழியாகவும் செல்லும் என்பதோடன்றி, நல்ல அகலமானதாகவும் இருக்கும்.

அதுமட்டுமன்றி சாரதாக் கல்லூரியின் பக்கத்தில் இப்போது ஓடும் ஓடையையே திருமணிமுத்தாற்றின் அதிகப்படி நீரை வெளியேற்ற உபயோகிக்கலாம் என்பதால், புதிதாக வெட்டவேண்டிய கால்வாயின் நீளமும் குறைவாகிறது. எனவே செலவும் குறைய வழியிருக்கிறது.

நீண்டகால அடிப்படையில் பார்க்கும்போது, திருமணிமுத்தாற்றின் ஆறு பாலங்களையும் அகலப்படுத்தி, பாதாளச் சாக்கடைத் திட்டத்துக்குப் புதிய இடங்கள் கண்டுபிடிப்பதை விட, திருமணிமுத்தாற்றையே பாதாளச் சாக்கடைத் திட்டத்திற்குப் பயன்படுத்தி, புதிய சாலையமைப்புக்கும் பயன்படுத்துவது எல்லா வகையிலும் நன்மை பயக்கும் என நம்ப இடமிருக்

கிறது. எனவே இந்தத் திட்டத்தை அரசு நன்கு ஆலோசித்துச் செயல்படுத்தவேண்டும்.

8. சேலம் நகருக்குள்ளேயே ஓடும் இரயில்கள் சேலத்தின் சிறப்புமிக்க வசதிகளுள் ஒன்றாகும் என்றாலும், அதில் தினசரி பயணம் செய்யும் மக்களின் எண்ணிக்கை மிகவும் குறைவாகும். சேலம் டவுன், சேலம் மார்க்கட், சூரமங்கலம் ஆகிய நகரின் முக்கியப் பகுதிகளை இணைக்கும் இப்படிப்பட்ட ஓர் இருப்புப் பாதை இந்த அளவுக்குச் செல்வாக்கில்லாமல் இருப்பதற்குக் காரணம், இரயில் வண்டிகள் இரண்டு மூன்று மணிகளுக்கு ஒன்றாக இருப்பதுதான். சேலம் கிழக்கு ரயில்வே நிலையத்துக்கும் சேலம் சந்திப்புக்கும் இடையே மின்சார ரயில் விடப்பட்டு பதினைந்து நிமிடத்துக்கு ஒருமுறை ஒரு ரயில் கிளம்புவதாக இருந்தால், இதைவிட இலாபகரமான ஒரு "ரூட்" எங்கும் இருக்கமுடியாது என்று எளிதில் கூறலாம். ஏனென்றால் நகரின் வியாபார நிலையங்கள் அனைத்தையும் இந்த ரயில்வே தொடர்பு இணைக்கிறது. எனவே இதனையும் அரசு ஆழ்ந்து சிந்திக்க வேண்டும்.

நன்றி.

இந்த மதிப்பீடை ஓரளவு சிறப்பாகச் செய்து முடிக்க உதவிய நகர் மன்ற ஆணையர், நகர் மன்ற வருவாய்த்துறை அதிகாரி, சேலம் மெட்ரோபாலிடன் டவுன் பிளானிங் ஆபீஸ் உதவி டைரக்டர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி, சேலம் டவுன் சப் இன்ஸ்பெக்டர், மேற்குறித்த அலுவலகங்களில் பணிபுரியும் மற்றவர்கள், சேதிகளையும், புள்ளி விவரங்களையும் சேகரித்த திட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள், அவர்களுடன் ஒத்துழைத்த பொதுமக்கள் அனைவருக்கும் அரசு கலைக் கல்லூரித் திட்ட அரங்கம் நன்றி செலுத்துகிறது.